

aussi pour l'importation des produits étrangers.

M. Campbell disait encore :

Je suis convaincu que la route de Toronto à la Baie Georgienne qui est d'au delà de 300 milles plus courte que celle du canal Welland, procurerait d'énormes avantages à la population de cette contrée, avantages qui feraient considérablement hausser le prix de tous les produits de l'Ontario.

Je suis convaincu que la route de Toronto à la baie Georgienne qui est d'au delà de 300 milles plus courte que celle du canal Welland, procurerait d'énormes avantages à la population de cette contrée, avantages qui feraient considérablement hausser le prix de tous les produits de l'Ontario.

Je crois qu'il est inutile d'insister davantage sur l'importance qu'il y a d'assurer au gouvernement la possession de cette ligne, ou de ce chaînon. Si les espérances que nous caressons tous au sujet du développement que doit prendre le trafic de ce pays, doivent se réaliser, la question est de la plus haute importance. Si d'un autre côté, cette disposition n'est pas introduite dans le bill et si des subventions sont accordées à la compagnie, nous pouvons nous attendre à retirer peu d'avantages de cette nouvelle ligne, car la charte pourra passer entre les mains d'une des compagnies rivales, déjà existantes, et tous les sacrifices que nous aurions faits seraient inutiles.

Pour ma part, je considère que l'article, tel qu'amendé, devrait être adopté par le comité. Il diffère de l'amendement proposé l'an dernier, en ce sens qu'il vise l'acquisition de toute l'entreprise, non seulement du chemin de fer et dépendances, mais aussi des navires des grands lacs, exploités concurremment avec cette ligne. Il n'est que juste de demander aussi, que les subventions que l'Etat pourra donner pour la construction de ce chemin soient déduites de l'évaluation, en cas d'expropriation.

J'ai donc l'honneur de proposer que l'article suivant soit ajouté au bill :

Sa Majesté aura en aucun temps le droit de prendre possession de l'entreprise, des propriétés, droits et immunités de la compagnie, et les dispositions de l'Acte d'expropriation seront applicables à cette fin.

Le montant de tout bonus ou subvention payée par le gouvernement du Canada à la compagnie pour aider à la construction de la dite ligne ferrée ou d'aucune partie d'icelle, sera déduit, lors du paiement, de l'évaluation des propriétés ainsi acquises.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : La question soulevée par la motion de l'honorable député a été discutée à fond devant le comité des chemins de fer, et je n'ai pas besoin d'ajouter que les opinions étaient fortement partagées, tant sur la question de savoir si une disposition de cette nature devait être introduite dans le bill, que sur la forme qu'il conviendrait de lui donner, au cas où elle serait adoptée.

Au cours du débat, j'ai émis une proposition et suggéré un amendement, exactement dans le sens de l'amendement que l'honorable député propose aujourd'hui. Mais l'amendement n'a pas été approuvé par le comité, et c'est pour cela que l'honorable député revient à la charge devant la Chambre.

Pour ma part, je ne considère pas la question bien importante, et je ne comprends pas les objections que les intéressés peuvent avoir à l'amendement. Autant que je puis m'en rendre compte, il ne peut pas nuire à l'entreprise. Rien dans cet article, s'il était ajouté au bill, ne justifierait ceux qui ont confiance dans le succès du projet, de refuser d'y engager leurs capitaux. Le premier paragraphe n'est rien autre chose qu'une déclaration disant que le parlement pourra faire à l'égard de ce chemin, ce qu'il a indubitablement le droit de faire, sans l'aide de ce paragraphe, à l'égard de toute entreprise autorisée par nous. D'après manière d'interpréter les droits et pouvoirs du parlement, celui-ci a le droit absolu d'exproprier n'importe quelle propriété pour des fins d'utilité publique, même si la compagnie propriétaire possède une charte accordée par ce parlement et ne contenant pas une disposition à cet effet. Le comité, ou plutôt, une partie du comité, a été d'opinion qu'il était préférable d'ajouter un article dans ce sens, et je n'y voyais pas d'objection, puisqu'il ne faisait que porter à la connaissance des auteurs du projet et de ceux qui pouvaient y devenir intéressés, des pouvoirs que le parlement possède et qu'ils pouvaient ignorer.

Je crois que c'est plutôt la deuxième partie de l'article qui est importante. Cette deuxième partie demande qu'en cas d'expropriation, tout bonus ou subvention payé par le gouvernement du Canada soit déduit de l'évaluation des propriétés ainsi acquises. A mon point de vue la seule question à résoudre, c'est de savoir s'il est opportun d'introduire une semblable disposition dans le bill, s'il est juste d'imposer cette condition à la compagnie.

Y a-t-il quelqu'un dans cette Chambre qui soit prêt à dire que cette condition serait injuste? Si nous votons une subvention à ce chemin, si ce chemin a l'importance que les deux côtés de la Chambre semblent lui attribuer—bien que pour moi, cette importance ne soit pas démontrée—si, en vue de cette importance nous décidons d'en faire l'acquisition, ne serait-il pas juste de déduire du prix à payer les sommes votées par le parlement pour sa construction?

Je déclare que je suis prêt à voter en faveur de cet amendement, et je ne crois pas qu'il puisse nuire à qui que ce soit, ni nuire au succès de l'entreprise. Quelle raison pourrait-on alléguer pour refuser notre concours dans ces conditions? Il n'y a que ceux qui ne participeraient à l'entreprise que pour profiter de la subvention au cas où le chemin serait exproprié, qui pourraient hésiter, mais nous ne pouvons pas supposer que les capitalistes disposés à s'engager dans ces